The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

ANNUAL REPORT '96

for the fiscal year ended December 31

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

June 12, 1997

The Honourable David Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. for the fiscal year 1996.

Respectfully yours,

G. R. Stewart
President and Director

THE YEAR IN REVIEW

INTRODUCTION

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (the Joint Venture) is an agent of The St. Lawrence Seaway Authority and its U.S. counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation. The purpose of the Joint Venture is to operate and manage the international toll bridge system between Cornwall, Ontario, and Rooseveltown, New York, based on a September 1957 joint venture agreement.

The crossing consists of two high level bridges and an interconnecting roadway and toll plaza located on Cornwall Island, in the St. Lawrence River. The crossing accommodates single lane traffic in both north and south directions.

The Seaway entities are the owners of the bridges and roadway.

The Corporation obtains the majority of its funds from bridge tolls, and a nominal amount from leases and licenses as well as interest earned on short-term investments.

The Corporation's objectives are to:

- operate and maintain an international toll bridge system;
- ensure the safe and efficient movement of vehicle traffic and the protection of the environment; and
- return annual financial surpluses to the Seaway entities.

TRAFFIC

There were 2,230,000 vehicle crossings recorded during 1996. This number has remained relatively steady during the past three years.

Traffic demand at the crossing is primarily regional. During the early 1990's, at the peak of the cross border shopping boom, an additional 500,000 vehicles per year crossed the bridge. There has been very little economic development in the region to replace the traffic lost due to the decline in cross border shopping.

Approximately 50 percent of all bridge traffic is toll free. This traffic consists primarily of members of the Akwesasne Mohawk nation.

OPERATIONS AND MAINTENANCE

The Corporation undertook a series of meetings with Mohawk tribal governments to revise and improve the administration of bridge passes. Negotiations are continuing in 1997.

The north channel bridge was constructed near homes and roads in the city of Cornwall. Consequently, melting snow and rainwater from the deck of the bridge drips onto houses and vehicles below. This water, contaminated with de-icing salt and dirt from the roadway, also drips onto the bridge steelwork, contributing to paint coating failure and structural rusting. During 1996, maintenance crews continued the installation of drainage troughs along the north channel bridge to collect water runoff and thereby eliminate this problem. Crews also began installing structural cross bracing under the deck of the south channel bridge to replace existing connections which are subject to fatigue cracking.

Preventive maintenance includes an annual program of structural steel painting.

Weigh scales were installed at the approaches to the south channel bridge. Trucks are weighed as they pass over sensors mounted in the roadbed. Weight information is being collected for analysis by the Corporation's engineering consultants.

FINANCES

Net toll revenue for 1996 was $2.72 million, $0.10 million lower than the budgeted amount of $2.82 million.

Total expenses for the year were $2.60 million compared to a budgeted figure of $2.72 million.

The Corporation realized an excess of revenues over expenses of $0.31 million compared to the budgeted figure of $0.24 million.

OUTLOOK

The crossing is inspected annually by an independent consulting firm. The structures are in good condition. A program of capital and maintenance works is planned for the next five years to maintain structural integrity.

The Corporation forecasts a slow growth of traffic and revenues over the next few years. The Corporation's revenue base should be sufficient to generate a small operating surplus without an increase in the tariff of tolls. The Corporation will continue to assess its toll structure, including the value of the discount available, in order to maintain an adequate operating surplus.

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

MANAGEMENT REPORT

The accompanying financial statements of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. and all information in this annual report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some estimates which are based on management's best judgements. Information contained elsewhere in the annual report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

To meet management's responsibility and to assure the integrity and reliability of financial reporting, the Corporation maintains a system of internal controls, policies and procedures to provide reasonable assurance that assets are safeguarded, and that transactions and events are properly recorded. The system of internal control is supplemented by an internal audit which conducts periodic reviews of different aspects of the Corporation's operations.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises these responsibilities with the assistance of the Audit Committee of the Board, which is composed of three directors who are not employees of the Corporation.

The Audit Committee meets with management, the internal auditor and the Auditor General of Canada, the external auditor, and also reviews and recommends to the Board the approval of the Corporation's annual financial statements. In addition, the external auditor has full and free access to the directors of the Corporation.

The Auditor General of Canada is responsible for auditing the financial statements and for issuing his report thereon.

Glendon R. Stewart
President

Carol Lemelin
Treasurer

Cornwall, Ontario
February 21, 1997

102-04149/

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. as at December 31, 1996 and the statements of revenues and expenses and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1996 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the St. Lawrence Seaway Authority Act, the Canada Business Corporations Act, and the articles and by-laws of the Corporation.

Raymond Dubois, FCA
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 21, 1997

Balance Sheet as at

ASSETS

	1996	1995
Current Assets		
Cash and short-term deposits (Note 3)	$ 251,551	$ 449,662
Accounts receivable	62,364	29,424
Goods and Services Tax refundable	136,580	104,256
	450,495	583,342
Capital assets (Note 4)	394,352	461,861
Deferred major repairs (Note 5)	1,326,941	1,515,582
	$ 2,171,788	$ 2,560,785

Approved by the Board:

President and Director

Bridge Corporation Ltd.
venture)

December 31, 1996

LIABILITIES

	1996	1995
Current Liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 99,744	$ 118,522
Ontario sales tax payable	38,538	
Deferred revenue	105,884	103,557
Clients' deposits	55,413	38,825
	299,579	260,904
Due to venturers (Note 6)	204,950	444,990
	504,529	705,894
Long-term Liabilities		
Due to venturers (Note 6)	1,395,065	1,588,658
Debentures payable (Note 7)	8,000	8,000
Accrued employee termination benefits	256,194	250,233
	1,659,259	1,846,891

SHAREHOLDER'S EQUITY

Capital stock		
Authorized - an unlimited number of common shares		
Issued and fully paid - 8 shares	8,000	8,000
	$ 2,171,788	$ 2,560,785

Director

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Statement of Revenues and Expenses
for the year ended December 31, 1996

	1996	1995
Revenues		
Tolls	$ 2,721,789	$ 2,730,310
Rentals	111,651	107,302
Interest	29,951	58,134
Other	51,844	55,043
	2,915,235	2,950,789
Expenses		
Maintenance	1,172,168	1,010,933
Toll Collection	591,034	604,702
Administration	449,806	441,400
Amortization of capital assets and deferred major repairs	295,069	296,918
Interest due to venturers (Note 6)	96,592	138,364
	2,604,669	2,492,317
Excess of revenues over expenses	$ 310,566	$ 458,472
Allocation of excess of revenues over expenses for the year as per the joint venture agreement (Note 6):		
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	$ 155,283	$ 229,236
The St. Lawrence Seaway Authority	155,283	229,236
Total allocation	$ 310,566	$ 458,472

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Statement of Changes in Financial Position
for the year ended December 31, 1996

	1996	1995
Operating activities		
Cash provided from operations		
Excess of revenues over expenses, before allocation to venturers	$ 310,566	$ 458,47
Items not requiring cash		
Provision for employee termination benefits	30,883	24,897
Amortization of capital assets and deferred major repairs	295,069	296,918
	636,518	780,287
Change in working capital items other than cash and short-term deposits and due to venturers	(23,645)	63,594
Payments of employee termination benefits	(27,866)	(19,398)
Cash provided by operating activities	585,007	824,483
Financing activities		
Payments to venturers, net of interest charged	(744,199)	(490,266)
Investing activities		
Additions to deferred major repairs	—	(28,376)
Additions to capital assets	(38,919)	(118,893)
Increase in Goods and Services Tax refundable	—	(17,881)
Decrease in accounts payable related to deferred major repairs	—	(374,495)
	(38,919)	(539,645)
Decrease in cash	(198,111)	(205,428)
Cash and short-term deposits, beginning of the year	449,662	655,090
Cash and short-term deposits, end of the year	$ 251,551	$ 449,662

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Notes to Financial Statements
December 31, 1996

1. Authority and activities

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC; the Joint Venture) is an agent of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA) and its U.S. counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC).

SIBC was incorporated under the Canada Corporations Act in 1962, continued under the Canada Business Corporations Act, and is subject to The St. Lawrence Seaway Authority Act. SLSA owns all the issued shares which makes SIBC a subsidiary of SLSA for the purposes of the Financial Administration Act.

The SLSA's share ownership in SIBC accounts for its 50% investment in the Joint Venture. The SLSDC's 50% investment in the Joint Venture is represented by the debentures payable. Strategic operating, investing and financing decisions need approval by the Board of Directors which is made up of an equal number of representatives from each of the two venturers.

The purpose of the Joint Venture is to operate and manage the international crossing between Cornwall, Ontario, and Rooseveltown, New York based on a September 1957 joint venture agreement. The crossing comprises two high level bridges, the North Channel Bridge and the South Channel Bridge. The operations include the collections of tolls.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles used in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

Excess of revenues over expenses

Excess of revenues over expenses is distributed based on a formula specified in the joint venture agreement as described in Note 6 to the financial statements. The excess of revenues over expenses represents amounts collected on behalf of The St. Lawrence Seaway Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, and does not constitute a profit for the Joint Venture.

Foreign currency translation

Transactions in foreign currency, essentially tolls collected in U.S. dollars, are translated into Canadian dollars at the exchange rate in effect on the transaction date.

Capital assets and amortization

Capital assets are recorded at cost. These costs include moveable and removable assets acquired to operate the bridge. The cost of the North Channel Bridge is recorded in the books of The St. Lawrence Seaway Authority. The cost of the South Channel Bridge is recorded in the books of The St. Lawrence Seaway Authority (32%) and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation (68%).

Costs, borne by the Joint Venture, that are improvements to the North Channel Bridge which are required for operational efficiency and to ensure its reliability are capitalized if they enhance the service potential of the capital asset. Costs of major repairs and betterments to the South Channel Bridge are the direct financial responsibility of the two venturers and, as a result, are not recorded as capital assets or expenses in the financial statements.

Amortization of capital assets is based on their estimated useful life and is calculated on the straight-line method at the following annual rates:

Automotive	10% and 20%
Maintenance equipment	10% to 20%
Office and toll equipment	10% to 20%
Buildings	5% to 10%
Bridge equipment	5%
Remedial works	4.8% to 10%

Deferred major repairs

Deferred major repairs are recorded at cost and are amortized using the straight line method over the estimated 10-year useful life.

Employee termination benefits

Most of the employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under the conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the employees become entitled to the benefits. The termination benefits correspond to the higher of a week's salary for each year of service up to a maximum of 28 weeks or 75% of the employee's accumulated sick leave days.

Pension plan

Employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Joint Venture. These contributions represent the total pension liability of the Joint Venture and are recognized in the accounts on a current basis. The Joint Venture is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Deferred revenue

Revenue from unredeemed toll tickets is deferred.

Employee life insurance plan

The Joint Venture provides a life insurance plan for its employees. Surpluses and deficits from the plan are recorded in employee benefits in the year in which they are determined.

3. Cash and short-term deposits

In the course of its normal activities, the Joint Venture invests its temporary excess funds in short-term deposits in Canadian financial institutions. However, as at December 31, 1996, there were no outstanding short-term deposits (1995: $291,309). The rate of return on short-term deposits varied between 3.3% and 7.0% during the year (5.8% and 8.2% in 1995). The Joint Venture also earns interest at prime less 2.5% on its cash in the bank when the monthly balance exceeds $100,000.

4. Capital assets

	1996		
	Cost	Accumulated amortization	Net
Automotive	$ 193,631	$173,757	$ 19,874
Maintenance equipment	299,798	173,750	126,048
Office and toll equipment	512,071	400,864	111,207
Buildings	68,815	19,719	49,096
Bridge equipment	40,007	20,004	20,003
Remedial works	97,834	29,710	68,124
	$1,212,156	$ 817,804	$ 394,352

	1995		
	Cost	Accumulated amortization	Net
Automotive	$ 193,631	$165,512	$ 28,119
Maintenance equipment	283,343	142,505	140,838
Office and toll equipment	489,607	344,952	144,655
Buildings	68,815	15,646	53,169
Bridge equipment	40,007	18,003	22,004
Remedial works	97,834	24,758	73,076
	$1,173,237	$711,376	$ 461,861

5. Deferred major repairs

Deferred major repairs represent the cost of major rehabilitation projects completed in 1995 which maintain the reliability of the North Channel Bridge over future years.

	1996	1995
Cost	$1,886,413	$1,886,413
Accumulated depreciation	559,472	370,831
Net book value	$1,326,941	$1,515,582

6. Due to venturers

As per the joint venture agreement, the annual excess of revenues over expenses over the years was first distributed to The St. Lawrence Seaway Authority as a bridge user charge to reimburse it for the construction cost of the North Channel Bridge together with interest. At the end of 1993, the bridge user charge distributed to The St. Lawrence Seaway Authority totalled $11,109,347 representing the full reimbursement of the said construction cost and related interest. Accordingly, since then the annual excess of revenues over expenses is divided equally between The St. Lawrence Seaway Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

The amounts due to The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA) and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) are calculated as follows:

	SLSA		SLSDC		Total	
	1996	1995	1996	1995	1996	1995
Balance due at beginning of year	$ 1,592,582	$ 1,798,422	$ 441,066	$ 267,019	$ 2,033,648	$2,065,441
Interest charged	75,173	119,015	21,419	19,347	96,592	138,362
Allocation of excess of revenues over expenses	155,283	229,236	155,283	229,236	310,566	458,472
	1,823,038	2,146,673	617,768	515,602	2,440,806	2,662,275
Payments made during the year -Remittance of a portion of prior year's excess of revenues over expenses	200,000	400,000	—	—	200,000	400,000
-Interest	75,173	119,015	—	—	75,173	119,015
-Work done on behalf of SLSA and SLSDC to the South Channel Bridge*	180,998	35,076	384,620	74,536	565,618	109,612
	456,171	554,091	384,620	74,536	840,791	628,627
Balance due at end of year	1,366,867	1,592,582	233,148	441,066	1,600,015	2,033,648
Long-term portion	1,161,917	1,147,592	233,148	441,066	1,395,065	1,588,658
Current portion	$ 204,950	$ 444,990	$ —	$ —	$ 204,950	$ 444,990

* Major repairs and/or betterments incurred to assure the reliability of the South Channel Bridge are to be borne by SLSA and the SLSDC in the ratio of 32% and 68% respectively.

The long-term portion of the amount due to each venturer is to represent their respective share of the financing of deferred major repairs and remedial works, which total $1,395,065 at year end. The total amount due to SLSDC is currently lower than its required share and, as a result, SLSA carries the difference. The long-term portion of the amount due to SLSDC is expected to increase by its share in the excess of revenues over expenses in future years, until it matches its share of the unamortized balance of deferred major repairs.

The amounts due to The St. Lawrence Seaway Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation will be paid as funds become available. Interest is charged on the balance outstanding at the average one year Treasury Bill rate for the long-term portion and at the average three months Treasury Bill rate for the current portion.

7. Debentures payable

These debentures, due on December 31, 2012, are non-interest bearing and are payable to the Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

8. Bridge use

With the approval of the Canadian Transportation Agency, the Joint Venture continues the practice of providing free usage of the bridge system to certain North American Indians. This represents a substantial portion of the Bridge traffic.

9. Related party transactions

In addition to the transactions disclosed elsewhere in these financial statements, administrative support and certain engineering services are provided by The St. Lawrence Seaway Authority. Administrative support services amounted to $66,955 for 1996 ($62,557 for 1995). The charge for engineering services amounted to $42,812 for 1996 ($23,609 for 1995). The Joint Venture also enters into various other transactions with the Government of Canada, its agencies and other Crown corporations, in the normal course of business.

10. Comparative figures

Some of the 1995 comparative figures were reclassified to conform to the presentation adopted in 1996.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

($000's)

	1992	1993	1994	1995	1996
Revenues	$ 4,079	$ 3,894	$ 3,131	$ 2,950	$ 2,915
Expenses	2,362	2,211	2,451	2,492	2,605
Operating Profit	1,717	1,683	680	458	310
Due to The St. Lawrence Seaway Authority as a bridge user charge	1,717	1,365	-	-	-
Balance to be divided 50/50 as per the joint venture agreement	-	318	680	458	310
Due to the Saint Lawrence Seaway Development Corporation	-	159	340	229	155
Due to The St. Lawrence Seaway Authority	$ -	$ 159	$ 340	$ 229	$ 155

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

P.O. Box 836
Cornwall, Ontario
K6H 5T7

DIRECTORS OF THE CORPORATION

Glendon R. Stewart
Gail C. McDonald
Edward Margosian *
Erman J. Cocci
John M. Kroon *
Richard G. Armstrong *
Meredith S. Hayes
Roger J. Forgues

* Audit Committee Members

OFFICERS

Glendon R. Stewart ..... President
Gail C. McDonald ..... Vice-President
Erman J. Cocci ..... Vice-President
Nicole Voyer ..... Acting Secretary
Carol Lemelin ..... Treasurer
Edward Margosian ..... Assistant Treasurer
Roger J. Forgues ..... Assistant Treasurer
Norman B. Willans ..... General Counsel
Marc C. Owen ..... Deputy General Counsel
Hendrik H. Saaltink ..... General Manager

La Corporation du Pont International de la Voie maritime, Ltée.

RAPPORT ANNUEL '96

Année terminée le 31 décembre

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

le 12 juin 1997

L'honorable David Collenette, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre, conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur l'administration financière, le Rapport annuel de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, pour l'exercice 1996.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Président et administrateur

G. R. Stewart

REVUE DE L'ANNÉE

INTRODUCTION

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (une coentreprise) est un mandataire de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et de son homologue américain la Saint Lawrence Seaway Development Corporation. Le but de la coentreprise est d'exploiter et de gérer le système international de ponts à péage reliant Cornwall (Ontario) et Rooseveltown (New York), en accord avec l'entente de coentreprise conclue en septembre 1957.

Le dispositif de traverse comporte deux ponts à niveau supérieur ainsi qu'une voie de raccordement avec poste de péage sur l'île de Cornwall dans le fleuve Saint-Laurent. La traversée se fait sur une voie simple en direction nord et sud.

Les sociétés de la Voie maritime sont les propriétaires des ponts et de la route.

La Corporation tire la majeure partie de ses fonds de la perception des péages et d'un montant nominal des baux et permis qu'elle émet, de même que des intérêts de placements à court terme.

Voici les objectifs de la Corporation :

- exploiter et maintenir un système international de ponts à péage;
- assurer une circulation sécuritaire et efficace des véhicules ainsi que la protection de l'environnement;
- remettre les surplus financiers annuels aux sociétés de la Voie maritime.

CIRCULATION

En 1996, 2 230 000 véhicules ont traversé le pont. Ce nombre est demeuré relativement stable au cours des trois dernières années.

Le trafic provient principalement de la région. Au début des années 1990, quand le magasinage outre-frontière était à son apogée, 500 000 véhicules de plus par année traversaient le pont. Or le faible développement économique dans la région n'a pas permis de compenser la baisse de trafic occasionnée par la diminution du magasinage outre-frontière.

Environ 50 p. cent des passages sont non payants. Ce trafic comprend surtout des membres de la Nation Mohawk d'Akwesasne.

EXPLOITATION ET ENTRETIEN

La Corporation a tenu une série de réunions avec les gouvernements de la tribu des Mohawks en vue d'examiner et d'améliorer l'administration des laissez-passer pour le pont. Les négociations se poursuivront en 1997.

La travée du chenal nord a été construite près de maisons et de routes situées dans la ville de Cornwall. Par conséquent, la neige fondante et la pluie provenant du tablier du pont coulent sur les maisons et les véhicules qui se trouvent sous le pont. Cette eau, contaminée par le sel de déglaçage et la saleté qui s'accumulent sur la route, coule aussi sur les charpentes d'acier du pont, contribuant ainsi à l'érosion de la peinture et à la détérioration par la rouille des structures. En 1996, les préposés à l'entretien ont poursuivi l'installation de gouttières de drainage le long de la travée du chenal nord pour recueillir les eaux de ruissellement et ainsi éliminer le problème. Ils ont également commencé à installer des contreventements transversaux sous le tablier de la travée du chenal sud en vue de remplacer les contreventements actuels dont la fatigue peut donner lieu à des fissures.

L'entretien préventif comprend un programme dans le cadre duquel les structures en acier sont peintes annuellement.

Des plateaux de pesage ont été installés dans les voies d'accès menant à la travée du chenal sud. Le poids des camions est enregistré par des détecteurs de pesage installés sur la plate-forme. L'information recueillie est analysée par les ingénieurs-conseils de la Corporation.

FINANCES

Les recettes des péages pour 1996 se sont élevées à 2,72 millions de dollars, soit 0,10 million de dollars de moins que les prévisions budgétaires de 2,82 millions de dollars.

Les dépenses totales pour cette même période ont atteint 2,60 millions de dollars, alors que la somme de 2,72 millions de dollars avait été prévue au budget.

La Corporation a réalisé un excédent des recettes sur les dépenses de l'ordre de 0,31 million de dollars, alors que la somme de 0,24 million de dollars avait été prévue au budget.

PERSPECTIVE

La voie de passage est inspectée annuellement par une société indépendante d'ingénieurs-conseils. Les structures sont en bon état. Pour maintenir l'intégrité des structures, un programme de travaux d'immobilisations et d'entretien a été prévu pour les cinq prochaines années.

La Corporation prévoit une croissance lente du trafic et des recettes au cours des quelques prochaines années. La base de recettes de la Corporation devrait suffire à générer un petit excédent d'exploitation sans augmenter le tarif de péages. La Corporation continuera d'évaluer ses barèmes de péages, y compris la valeur des rabais qui sont offerts, en vue de maintenir un surplus d'exploitation adéquat.

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée et tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel sont du ressort de la direction.

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui sont présentés dans les états financiers.

Pour s'acquitter de cette responsabilité et assurer l'intégrité et la fiabilité des états financiers, la Corporation maintient un système de contrôle interne, de politiques et de procédures, destiné à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont protégés et que les opérations et les événements sont enregistrés comme il se doit. Le système de contrôle interne est complété par un examen périodique des différents aspects des activités de la Corporation qu'effectue le service de vérification interne.

Le Conseil d'administration doit s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités en ce qui concerne la communication de l'information financière et le contrôle interne. Le Conseil d'administration assume ces responsabilités avec le concours de son Comité de vérification, lequel est composé de trois administrateurs qui ne sont pas des employés de la Corporation.

Le Comité de vérification se réunit avec la direction, le vérificateur interne et le vérificateur général du Canada, le vérificateur externe, en plus de passer en revue les états financiers annuels de la Corporation et d'en recommander l'approbation par le conseil d'administration. En outre, le vérificateur externe a un accès général et libre aux administrateurs de la Corporation.

Il appartient au vérificateur général du Canada d'examiner les états financiers et de faire rapport.

Le président

Glendon R. Stewart

Le trésorier

Carol Lemelin

Cornwall (Ontario)
Le 21 février 1997

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée au 31 décembre 1996 et les états des revenus et dépenses et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Corporation. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Corporation au 31 décembre 1996 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Corporation dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et statuts et règlements administratifs de la Corporation.

Pour le vérificateur général du Canada

Raymond Dubois, FCA
sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
Le 21 février 1997

(une c

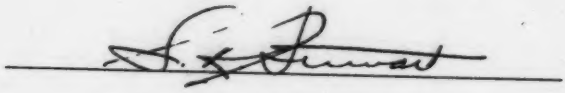
Bilan au 3

ACTIF

	1996	1995
Actif à court terme		
Encaisse et dépôts à court terme (note 3)	251 551 $	449 662 $
Débiteurs	62 364	29 424
Taxe sur les produits et services remboursable	136 580	104 256
	450 495	583 342
Immobilisations (note 4)	394 352	461 861
Réparations importantes reportées (note 5)	1 326 941	1 515 582
	2 171 788 $	2 560 785 $

Approuvé par le conseil d'administration :

le président et administrateur,



décembre 1996

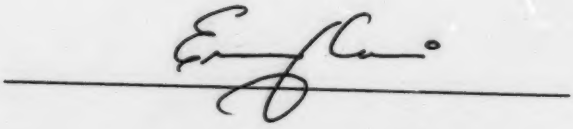
PASSIF

	1996	1995
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	99 744 $	118 522 $
Taxe de vente de l'Ontario à payer	38 538	–
Revenu reporté	105 884	103 557
Dépôts des clients	55 413	38 825
	299 579	260 904
Sommes à payer aux coentrepreneurs (note 6)	204 950	444 990
	504 529	705 894
Passif à long terme		
Sommes à payer aux coentrepreneurs (note 6)	1 395 065	1 588 658
Débentures à payer (note 7)	8 000	8 000
Indemnités de cessation d'emploi courues	256 194	250 233
	1 659 259	1 846 891

AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Capital-actions		
Autorisé - un nombre illimité d'actions ordinaires		
Émis et entièrement libéré - 8 actions	8 000	8 000
	2 171 788 $	2 560 785 $

Administrateur,



La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

État des revenus et dépenses
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1996

	1996	1995
Revenus		
Péages	2 721 789 $	2 730 310 $
Locations	111 651	107 302
Intérêts	29 951	58 134
Divers	51 844	55 043
	2 915 235	2 950 789
Dépenses		
Entretien	1 172 168	1 010 933
Perception des péages	591 034	604 702
Administration	449 806	441 400
Amortissement des immobilisations et réparations importantes reportées	295 069	296 918
Intérêts sur les dûs aux coentrepreneurs (note 6)	96 592	138 364
	2 604 669	2 492 317
Excédent des revenus sur les dépenses	310 566 $	458 472 $
Répartition de l'excédent des revenus sur les dépenses pour l'exercice selon l'entente de coentreprise (note 6):		
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	155 283 $	229 236 $
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	155 283	229 236
Répartition totale	310 566 $	458 472 $

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

État de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1996

	1996	1995
Activités d'exploitation		
Encaisse provenant des opérations		
Excédent des revenus sur les dépenses avant la distribution aux coentrepreneurs	310 566 $	458 472 $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Provision pour indemnités de cessation d'emploi	30 883	24 897
Amortissement des immobilisations et des réparations importantes reportées	295 069	296 918
	636 518	780 287
Variations des éléments du fonds de roulement autres que l'encaisse et les dépôts à court terme et les sommes à payer aux coentrepreneurs	(23 645)	63 594
Paiement d'indemnités de cessation d'emploi	(27 866)	(19 398)
Fonds générés par l'exploitation	585 007	824 483
Activités de financement		
Paiements aux coentrepreneurs, déduction faite des intérêts imputés	(744 199)	(490 266)
Activités d'investissement		
Dépenses au titre de réparations importantes reportées	—	(28 376)
Dépenses en immobilisations	(38 919)	(118 893)
Augmentation de la taxe sur les produits et services remboursable	—	(17 881)
Diminution des créditeurs liés aux réparations importantes reportées	—	(374 495)
	(38 919)	(539 645)
Diminution de l'encaisse	(198 111)	(205 428)
Encaisse et dépôts à court terme au début de l'exercice	449 662	655 090
Encaisse et dépôts à court terme à la fin de l'exercice	251 551 $	449 662 $

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 1996

1. Pouvoirs et activités

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (CPIVM ou la coentreprise) est un mandataire de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et de son homologue américain la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC).

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée a été constituée en 1962 en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*, et continuée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, et elle est assujettie à la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*. Toutes les actions de la Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée sont détenues par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, ce qui en fait sa filiale en propriété exclusive aux fins de la Loi sur la gestion des finances publiques.

La part des actions de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent dans La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée représente son placement de 50 p. 100 dans la coentreprise. Le placement de 50 p. 100 de la SLSDC dans la coentreprise est représenté par les débentures à payer. Les décisions stratégiques portant sur l'exploitation, les investissements et le financement doivent être approuvées par le conseil d'administration, qui est composé d'un nombre égal de représentants de chacun des deux coentrepreneurs.

Le but de cette coentreprise est d'exploiter et de gérer le pont international reliant Cornwall (Ontario) et Rooseveltown (New York), en accord avec l'entente de coentreprise conclue en septembre 1957. Le pont comprend deux sections principales, la travée du chenal nord et la travée du chenal sud. L'exploitation comprend la collecte de péages.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici une récapitulation des conventions comptables importantes :

Excédent des revenus sur les dépenses

L'excédent des revenus sur les dépenses est réparti selon les modalités prévues dans l'entente de coentreprise, tel qu'il est décrit à la note 6 afférente aux états financiers. L'excédent des revenus sur les dépenses est la somme amassée pour le compte de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation et ne constitue pas un profit pour la coentreprise.

Conversion de devises

Les opérations conclues en monnaie étrangère, principalement les péages perçus en dollars américains, sont converties en dollars canadiens au taux de change en vigueur au moment de l'opération.

Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Ces immobilisations comprennent des biens mobiliers et des biens détachables acquis pour l'exploitation du pont. Le coût de la travée du chenal nord est comptabilisé aux livres de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Le coût de la travée du chenal sud est comptabilisé aux livres de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (32 p. 100) et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (68 p. 100).

Le coût des travaux d'amélioration effectués sur la travée du chenal nord pour maintenir l'efficience des opérations et pour assurer la fiabilité sont inscrits dans les comptes de la coentreprise. Le coût des améliorations est capitalisé lorsqu'elles augmentent le potentiel de service de l'actif. La responsabilité financière pour les réparations majeures et les améliorations à la travée du chenal sud incombe directement aux deux coentrepreneurs et par conséquent, ces coûts ne sont pas comptabilisés à titre de dépenses en immobilisations ou comme charges aux états financiers.

L'amortissement est fondé sur la durée de vie utile estimative des immobilisations et calculé selon la méthode linéaire, aux taux annuels suivants :

Matériel roulant	10 % et 20 %
Matériel d'entretien	10 % à 20 %
Matériel de bureau et pour la perception des péages	10 % à 20 %
Bâtiments	5 % à 10 %
Matériel de pont	5 %
Travaux de réfection	4,8 % à 10 %

Réparations importantes reportées

Les réparations importantes reportées sont inscrites au prix coûtant. Les montants sont amortis selon la méthode linéaire sur une durée de vie utile estimative de 10 ans.

Indemnités de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi en conformité avec les conditions d'emploi. L'élément de passif pour ces indemnités est inscrit aux comptes lorsque les droits aux indemnités sont acquis par les employés. Les indemnités de cessation d'emploi correspondent à une semaine de salaire pour chaque année de service jusqu'à un maximum de 28 semaines ou à 75 p. 100 des jours de congés de maladie accumulés par l'employé, selon que l'un est plus élevé que l'autre.

Régime de retraite

Les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique que gère le gouvernement du Canada. Tant l'employé que la coentreprise doivent verser des cotisations au Régime. Ces cotisations représentent le passif total de la coentreprise découlant du régime de retraite et elles sont comptabilisées au moment où elles sont versées. Selon les lois actuelles, la coentreprise n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de la fonction publique.

Revenu reporté

Le revenu provenant des billets de péage non retirés est reporté.

Régime d'assurance-vie des employés

La coentreprise fournit un régime d'assurance-vie à ses employés. Les surplus et les insuffisances du régime sont inscrits aux avantages sociaux de l'exercice durant lequel ils sont établis.

3. Encaisse et dépôts à court terme

Dans le cours normal de ses activités, la coentreprise investit ses excédents de fonds temporaires dans des dépôts à court terme dans des établissements financiers canadiens. Toutefois, au 31 décembre 1996, il n'y avait aucun dépôt à court terme (291 309 $ en 1995). Au cours de l'exercice 1996, le taux de rendement des dépôts à court terme a varié de 3,3 p. 100 à 7,0 p. 100 (de 5,8 p. 100 à 8,2 p. 100 en 1995). La coentreprise accumule aussi des intérêts au taux préférentiel moins 2,5 p. 100 sur l'argent qu'elle a en banque lorsque le solde mensuel excède 100 000 $.

4. Immobilisations

	1996		
	Au prix coûtant	Amortissement cumulé	Net
Matériel roulant	193 631 $	173 757 $	19 874 $
Matériel d'entretien	299 790	173 750	126 048
Matériel de bureau et pour la perception des péages	512 071	400 864	111 207
Bâtiments	68 815	19 719	49 096
Matériel de pont	40 007	20 004	20 003
Travaux de réfection	97 834	29 710	68 124
	1 212 156 $	817 804 $	394 352 $

	1995		
	Au prix coûtant	Amortissement cumulé	Net
Matériel roulant	193 631 $	165 512 $	28 119 $
Matériel d'entretien	283 343	142 505	140 838
Matériel de bureau et pour la perception des péages	489 607	344 952	144 655
Bâtiments	68 815	15 646	53 169
Matériel de pont	40 007	18 003	22 004
Travaux de réfection	97 834	24 758	73 076
	1 173 237 $	711 376 $	461 861 $

5. Réparations importantes reportées

Les réparations importantes reportées représentent le coût d'un projet de réhabilitation important achevé en 1995. Ce projet visait à assurer la fiabilité de la travée du chenal nord au cours des années à venir.

	1996	1995
Coût	1 886 413 $	1 886 413 $
Amortissement cumulé	559 472	370 831
Valeur comptable nette	1 326 941 $	1 515 582 $

6. Sommes à payer aux coentrepreneurs

En vertu de l'entente de coentreprise, l'excédent annuel des revenus sur les dépenses au cours des années devait être premièrement attribué à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à titre de redevance pour l'utilisation du pont afin de lui rembourser, avec intérêts, le coût de construction de la travée du chenal nord. À la fin de 1993, un montant cumulé de 11 109 347 $ avait été attribué à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à ce titre; ce montant correspond au paiement complet dû avec intérêts. En conséquence, depuis lors, l'excédent annuel des revenus sur les dépenses de la coentreprise est réparti également entre l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Les sommes à payer à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) et à la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) sont comme suit :

	SLSA		SLSDC		Total	
	1996	1995	1996	1995	1996	1995
Solde au début de l'exercice	1 592 582 $	1 798 422 $	441 066 $	267 019 $	2 033 648 $	2 065 441 $
Intérêts imputés	75 173	119 015	21 419	19 347	96 592	138 362
Répartition de l'excédent des revenus sur les dépenses	155 283	229 236	155 283	229 236	310 566	458 472
	1 823 038	2 146 673	617 768	515 602	2 440 806	2 662 275
Versements au cours de l'exercice -remise partielle de l'excédent des revenus sur les dépenses de l'exercice précédent	200 000	400 000	—	—	200 000	400 000
-Intérêts	75 173	119 015	—	—	75 173	119 015
-Travaux effectués pour l'AVMSL et la SLSDC sur la travée du chenal sud*	180 998	35 076	384 620	74 536	565 618	109 612
	456 171	554 091	384 620	74 536	840 791	628 627
Sommes à payer à la fin de l'exercice	1 366 867	1 592 582	233 148	441 066	1 600 015	2 033 648
Portion à long terme	1 161 917	1 147 592	233 148	441 066	1 395 065	1 588 658
Portion à court terme	204 950 $	444 990 $	— $	— $	204 950 $	444 990 $

* Ce sont l'AVMSL et la SLSDC qui doivent assumer les coûts des principales réfections ou des améliorations engagés pour assurer la fiabilité de la travée du chenal sud selon un ratio de 32 p. 100 et 68 p. 100 respectivement.

La portion à long terme des sommes à payer s'élève à 1 395 065 $ et représente la quote-part de chaque coentrepreneur des coûts de financement des réparations importantes reportées et des travaux de réfection. La somme totale à verser à la SLSDC est présentement inférieure à ce que sa quote-part devrait être. L'AVMSL couvre l'écart. La portion à long terme due à la SLSDC augmentera au cours des exercices futurs d'un montant équivalent à sa quote-part de l'excédent des revenus sur les dépenses, jusqu'à ce qu'elle soit équivalente à sa quote-part du solde non amorti des réparations importantes reportées.

Les sommes à payer à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et à la Saint Lawrence Seaway Development Corporation seront versées lorsque des fonds seront disponibles. Des intérêts calculés au taux moyen des bons du Trésor de 1 an sont imputés sur les soldes à long terme. De même, des intérêts sont calculés au taux moyen des bons du Trésor de 3 mois sur les soldes à court terme.

7. Débentures à payer

Ces débentures, qui viennent à échéance le 31 décembre 2012, ne portent pas intérêt et sont remboursables à la Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

8. Utilisation du pont

La coentreprise, avec l'approbation de l'Office national des transports du Canada, continue d'offrir gratuitement l'utilisation du système de pont à certains Indiens d'Amérique du Nord. Ce groupe représente une partie importante de la circulation sur le pont.

9. Opérations entre apparentés

En plus des opérations présentées ailleurs dans ces états financiers, des services de soutien administratif et certains services de génie sont fournis par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Les services de soutien administratif totalisaient 66 955 $ en 1996 (62 557 $ en 1995). Les frais pour les services de génie se sont élevés à 42 812 $ en 1996 (23 609 $ en 1995). La coentreprise effectue diverses autres opérations avec le gouvernement du Canada, ses organismes et d'autres sociétés d'État dans le cours normal des affaires.

10. Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants de 1995 ont été reclassés conformément à la présentation adoptée en 1996.

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

(en milliers de dollars)

	1992	1993	1994	1995	1996
Revenus	4 079 $	3 894 $	3 131 $	2 950 $	2 915 $
Dépenses	2 362	2 211	2 451	2 492	2 605
Bénéfice d'exploitation	1 717	1 683	680	458	310
Redevances pour l'utilisation du pont à payer à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	1 717	1 365	-	-	-
Solde à répartir 50/50 selon l'entente de coparticipation	-	318	680	458	310
Somme à payer à la Saint Lawrence Development Corporation	-	159	340	229	155
Somme à payer à l'Administration de la voie maritime du Saint- Laurent	- $	159 $	340 $	229 $	155 $

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

Case postale 836
Cornwall (Ontario)
K6H 5T7

ADMINISTRATEURS DE LA CORPORATION

Glendon R. Stewart
Gail C. McDonald
Edward Margosian *
Erman J. Cocci
John M. Kroon *
Richard G. Armstrong *
Meredith S. Hayes
Roger J. Forgues

* Membres du comité de vérification

DIRIGEANTS

Glendon R. Stewart	Président
Gail C. McDonald	Vice-présidente
Erman J. Cocci	Vice-président
Nicole Voyer	Secrétaire intérimaire
Carol Lemelin	Trésorier
Edward Margosian	Trésorier adjoint
Roger J. Forgues	Trésorier adjoint
Norman B. Willans	Avocat-conseil
Marc C. Owen	Avocat-conseil adjoint
Hendrik H. Saaltink	Directeur général